



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Pollution atmosphérique

Question orale n° 796

Texte de la question

M. Pierre Dharréville attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur les enjeux de pollution atmosphérique. Le transport est la seconde cause de pollution sur le territoire du golfe de Fos, pourtant le transport par train des personnes et des biens est abandonné au profit de la route avec pour conséquence une augmentation du nombre de camions sur les routes. Il lui demande quelles sont les mesures qui vont être prises pour développer le transport ferroviaire.

Texte de la réponse

TRANSPORTS FERROVIAIRES ET LUTTE CONTRE LA POLLUTION

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Dharréville, pour exposer sa question, n° 796, relative aux transports ferroviaires et à la lutte contre la pollution.

M. Pierre Dharréville. Madame la secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, vous savez mon engagement dans la lutte contre la pollution atmosphérique. Selon une récente étude de l'INSEE, un habitant de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur – PACA – sur deux respirerait un air trop pollué. Trois secteurs sont, de manière presque équivalente, à l'origine de la majorité des émissions régionales : les transports routiers, pour 23 % des émissions, le résidentiel, pour 25 %, l'industrie, pour 24 %. Dans les Bouches-du-Rhône, 85 % de la population est exposée sur son lieu de résidence à une concentration en particules PM 10 – particulate matter 10 – dépassant les indications fixées par l'Organisation mondiale de la santé, l'OMS.

Le transport est la seconde cause de pollution dans le golfe de Fos ; c'est la première au plan national, avec 39 % des émissions. Pourtant, le transport des personnes et des marchandises par voie de chemin de fer est délaissé, au profit d'une occupation toujours plus importante de la route.

Selon l'Agence européenne pour l'environnement, en émissions par passager au kilomètre, le train émettrait environ 14 grammes de CO₂, contre 68 grammes pour un bus et jusqu'à 140 grammes pour une voiture avec 1,5 passager en moyenne à bord.

Le manque d'infrastructures et d'investissements incite la population à avoir recours à la voiture, alors que, souvent, d'autres solutions seraient possibles, s'il existait de nouveau un service public ferroviaire accessible et de qualité.

À titre d'exemple, l'avenir de la ligne de la Côte bleue, qui relie Miramas à Marseille, demeure flou, le manque d'entretien ayant détérioré la qualité du service public et participé au désaveu par les usagers d'un mode de transport qui demeure pourtant l'un des plus propres. Si des travaux sont prévus pour le mois de septembre 2020, un autre aspect demeure inquiétant : la baisse des effectifs composant la « brigade voie », agents ayant

pour mission d'identifier sur la ligne les besoins d'entretien. Cette baisse est due à la fermeture de la brigade de Fos-sur-Mer et à sa fusion avec celle de Port-de-Bouc. Comment, d'un côté, affirmer la volonté de remettre une ligne en état et, de l'autre, se priver des moyens de son bon fonctionnement ?

D'autre part, l'exploitation de cette ligne ne peut se limiter à la seule activité touristique. Il semblerait que la ligne serve régulièrement de réservoir de matériel pour faire face aux manques sur le restant du réseau. Or nous avons besoin d'une ligne performante dans un secteur dense en population et en entreprises. Il faudrait même réfléchir à son éventuel développement. Cela fait plusieurs mois que les représentants des syndicats, les élus et les usagers réclament une concertation avec toutes les parties concernées, sans réponse ni de la part de l'État ni de celle de la région.

Cela vient s'ajouter à la nécessité de développer le ferroutage pour l'accès au port de Fos et aux industries de la zone et à l'exigence d'assurer l'avenir de la gare de triage de Miramas – sujet sur lequel nous sommes nombreux, élus, syndicats, associations, à demander une table ronde.

Quelles suites allez-vous donner à ces demandes et quelles mesures seront prises pour développer le transport ferroviaire dans notre territoire ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire. La pollution de l'air est en effet un problème majeur, tant pour l'avenir de la planète que, dans l'immédiat, pour la santé publique, et je sais votre engagement en la matière, monsieur le député.

Les transports ont effectivement une forte responsabilité dans ce phénomène, et nous nous sommes engagés à accompagner la mise en place de zones à faibles émissions, notamment dans le territoire d'Aix-Marseille.

L'un des outils particulièrement utiles à la lutte contre la pollution est la prime à la conversion. Ce dispositif consiste en une aide au remplacement d'un vieux véhicule par un modèle plus récent, neuf ou d'occasion, et moins polluant. Pour les véhicules électriques neufs, cette prime peut atteindre 11 000 euros. Au total, environ 600 000 aides ont été délivrées, pour plus de 1 milliard d'euros versés.

D'autre part, nous agissons directement pour le ferroviaire avec la reprise de la dette de la SNCF, amorcée dans le projet de loi de finances pour 2020. À l'issue du processus, qui représentera 35 milliards d'euros, la SNCF disposera de marges pour se redynamiser.

Plus spécifiquement, le GPMM, le Grand port maritime de Marseille, a investi plus de 140 millions d'euros entre 2009 et 2013, dont 77 millions d'euros afin de dynamiser la desserte ferroviaire. Le report modal a crû de 8 % à 12 % au cours des quatre dernières années et un terminal d'autoroute ferroviaire est en cours d'installation dans les bassins est de Marseille en vue de poursuivre cette progression. J'ajoute que le port est pionnier dans le raccordement des navires afin de réduire leurs émissions à quai et que la France promeut la création d'une zone spéciale en Méditerranée où serait imposé un carburant comportant 0,1 % de soufre et des émissions d'oxydes d'azote réduites.

Voilà autant d'arguments qui permettent de montrer notre détermination dans ce domaine.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Dharréville.

M. Pierre Dharréville. Merci, madame la secrétaire d'État, des éléments que vous avez bien voulu m'apporter. Il me reste deux questions. La première est celle de la ligne de la Côte bleue : il est important, d'une part de s'assurer de sa pérennité, d'autre part de réfléchir aux moyens d'accroître dans cette zone la capacité de transport ferroviaire de passagers. Peut-être aurez-vous l'occasion, dans un avenir proche, de m'en dire plus à

ce sujet.

Ma deuxième question porte sur le Grand port maritime de Marseille. Je ne méconnais pas les investissements que vous avez évoqués, mais vous conviendrez que 12 % de prise en charge par le rail pour les marchandises arrivant au port de Marseille-Fos, c'est un chiffre bien inférieur à ce qui serait nécessaire. Cela dit, le problème des investissements ne se pose pas seulement pour le GPMM, qui a sans doute fait une bonne part du travail requis, mais en dehors de celui-ci : c'est pour cette raison que je souhaiterais une table ronde sur l'avenir du triage.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Dharréville](#)

Circonscription : Bouches-du-Rhône (13^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 796

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transition écologique et solidaire

Ministère attributaire : Transition écologique et solidaire

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [19 novembre 2019](#)

Réponse publiée le : 27 novembre 2019, page 11558

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [19 novembre 2019](#)